Gesetz-Sammlung

für die

Königlichen Preußischen Staaten.

Nr. 30.

(Nr. 6606.) Gesetz, betreffend die Uebernahme einer Zinsgarantie des Staates für das Anlagekapital einer Eisenbahn von Cöslin nach Danzig. Vom 13. März 1867.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen 2c.

verordnen, mit Zustimmung beider Häuser des Landtages der Monarchie, was folgt:

§. 1.

Der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft wird Behufs Uebernahme des Baues und des Betriebes einer Eisenbahn von Cöslin nach Danzig die Garantie des Staates für einen jährlichen Reinertrag von drei und einem halben Prozent des in diesem Unternehmen anzulegenden Kapitals bis zur Höhe von zehn Millionen Thaler, nach näherer Maaßgabe des beigedruckten, unterm 21. November 1866. mit dem Direktorium der Gesellschaft abgeschlossenen Vertrages hiermit bewilligt.

§. 2.

Eine Abänderung oder Auflösung des vom Staate mit der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft abgeschlossenen Garantievertrages, namentlich eine Veräußerung der aus demselben dem Staate zustehenden Ansprüche auf Einnahmen oder eines Theiles derselben, oder ein Verzicht des Staates auf solche bedarf zur Rechtsgültigkeit der Zustimmung beider Häuser des Landtages.

§. 3.

Unser Finanzminister und Unser Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten sind mit der Ausführung dieses Gesetzes beauftragt.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, den 13. März 1867.

(L. S.) Wilhelm.

Gr. v. Bismarck-Schönhausen. Frh. v. d. Heydt. v. Roon.
Gr. v. Itzenplitz. v. Mühler. Gr. zur Lippe. v. Selchow.
Gr. zu Eulenburg.

Ausgegeben zu Berlin den 17. April 1867.

Vertrag

über

die Erbauung und den künftigen Betrieb einer Eisenbahn von Cöslin nach Danzig, durch die Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft.

Zwischen dem Geheimen Regierungsrath Heise und dem Geheimen Baurath Koch, als Kommissarien des Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, einerseits, und der in Stettin domizilirenden Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft, vertreten durch deren Direktorium, andererseits, ist heute unter Vorbehalt der landesherrlichen, sowie der Genehmigung des Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, des Verwaltungsrathes und der Generalversammlung der Aktionaire der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft folgender Vertrag verabredet worden.

§. 1.

Die Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft verpflichtet sich, die Erbauung und den Betrieb einer Eisenbahn von Cöslin nach Danzig im Anschlusse an die Stargard-Cösliner Eisenbahn als Zweigbahn und integrirenden Theil des Berlin-Stettiner Eisenbahn-Unternehmens unter den nachstehenden näheren Bestimmungen zu übernehmen.

§. 2.

Die Bestimmung der Höhenlage und Richtungslinie der herzustellenden Bahnstrecke bleibt dem Königlichen Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten vorbehalten. Der Genehmigung desselben unterliegen auch die speziellen Bauprojekte und die Anschläge, sowie die Anstellung des den Bau leitenden Technikers. Von dem festgestellten Bauplane darf nur unter besonderer Genehmigung des vorbezeichneten Ministeriums abgewichen werden.

Von Seiten der Königlichen Staatsregierung werden der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft alle vorhandenen Vorarbeiten für die Cöslin-Danziger Eisenbahnstrecke unentgeltlich überlassen.

§. 3.

Mit der Fertigstellung der Baupläne und Anschläge der Cöslin-Danziger Bahnstrecke soll sofort nach Ertheilung der landesherrlichen Konzession vorgegangen werden. Nach Vollendung und Genehmigung derselben durch die Kö-

nig-

nigliche Staatsregierung soll mit dem Bau sofort begonnen und derselbe ununterbrochen fortgesetzt werden (cfr. §. 6.).

Die Königliche Staatsregierung wird fortgesetzt ihre Vermittelung zu dem Zwecke eintreten lassen, daß der Gesellschaft der zum Bau der Cöslin-Danziger Bahnstrecke und zur Anlegung der Bahnhöfe erforderliche Grund und Boden nach Maaßgabe der von dem Königlichen Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten genehmigten Baupläne und Anschläge von Seiten der betheiligten Korporationen rc. unentgeltlich überwiesen wird.

Bevor nicht die unentgeltliche Ueberweisung des erforderlichen Grund und Bodens gesichert ist, ist die Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft nicht verpflichtet, den Bahnbau zu beginnen resp. fortzusetzen.

§. 4.

Die rücksichtlich des Postdienstes und der Anlage elektromagnetischer Telegraphen zwischen dem Staate und der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft abgeschlossenen Verträge sollen auch für die Cöslin-Danziger Bahnstrecke Gültigkeit haben, soweit nicht lokale Verhältnisse eine Abänderung bedingen; ebenso sollen auch die allgemein festgestellten Bedingungen in Betreff der Benutzung der Eisenbahnen für militairische Zwecke (Gesetz-Samml. für 1843. S. 373.) auf die Cöslin-Danziger Bahnstrecke Anwendung finden.

§. 5.

Das zum Bau und zur vollständigen Ausrüstung der Cöslin-Danziger Bahnstrecke, ferner zum entsprechenden Ausbaue des Anschlußbahnhofes zu Cöslin und Danzig, sowie zur Beschaffung der erforderlichen Transportmittel nöthige Kapital und der zur Verzinsung während der Bauzeit erforderliche, in Gemäßheit des §. 7. zu berechnende Betrag, welcher, den bisherigen Ermittelungen entsprechend, incl. des Kursverlustes auf 10,000,000 Thaler angenommen ist, wird durch Ausgabe vierprozentiger Prioritäts-Obligationen der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft beschafft.

§. 6.

Die Realisation der Prioritäts-Obligationen bewirkt die Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft ohne Rückfrage bei der Königlichen Staatsregierung, sobald die Realisation mit keinem höheren Verluste als zehn Thaler vom Hundert verbunden ist, und zahlt die Zinsen auf diese Obligationen halbjährlich aus dem Reinertrage des neuen Unternehmens. Bei einem höheren Verluste als zehn Thaler vom Hundert ist die Genehmigung des Königlichen Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten zur Verausgabung der Prioritäts-Obligationen erforderlich.

Die Gesellschaft behält sich vor, die Realisation der periodisch zu verausgabenden Prioritäts-Obligationen durch die Königliche Seehandlung vermitteln zu lassen.

Sollte die Realisation der Prioritäts-Obligationen nicht mindestens zum Kurse von 80 Prozent zu ermöglichen sein, oder sollte das Königliche Ministerium für

für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten die Realisation der Obligationen nicht zum Kurse von weniger als 90 Prozent genehmigen, so ist die Gesellschaft nicht verpflichtet, den Bau durch anderweitig zu beschaffende Mittel zu beginnen resp. fortzusetzen (cfr. §. 3. dieses Vertrages).

§. 7.

Sobald die Baurechnung für das neue Unternehmen abgeschlossen ist, wird das Kapital, welches sich

a) für den Bau der Cöslin-Danziger Bahnstrecke nebst allem Zubehör,

b) für Anschaffung der Transportmittel,

c) für Bestreitung der Direktorial-Generalkosten, welche, weil solche nicht abgesondert verrechnet und nicht direkt aus dem Baufonds verausgabt werden sollen, mit einhalb Prozent der Ausgaben zu a. und b. der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft zu erstatten sind,

d) für den Kursverlust bei Ausgabe der Prioritäts-Obligationen,

e) für die Verzinsung der Prioritäts-Obligationen während der Bauzeit, d. h. bis zu dem auf die Betriebseröffnung der Cöslin-Danziger Bahnstrecke folgenden 1. Januar,

als nothwendig ergiebt, unter Zuziehung eines Kommissarius des Königlichen Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten definitiv berechnet und festgestellt.

§. 8.

Der Reinertrag der Cöslin-Danziger Bahnstrecke wird dergestalt berechnet, daß von den gesammten Jahreseinnahmen des neuen Unternehmens:

a) die verausgabten Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Transportkosten (nach Maaßgabe der Bestimmungen im §. 17. dieses Vertrages),

b) der zum Reserve-Baufonds fließende Betrag nach §. 21. der Statuten der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft,

c) der nach §. 24. der Statuten der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft zum Reservefonds abzugebende Betrag,

abgezogen werden.

§. 9.

Für den Fall, daß der Reinertrag der Cöslin-Danziger Bahnstrecke nicht dazu hinreichen sollte, um das aufgewendete Anlagekapital mit vier Prozent zu verzinsen, leistet zunächst und vor der Staatskasse die Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft einen Zuschuß von einem halben Prozent. Wird auch dadurch der Zinsbetrag nicht vollständig gedeckt, so ist der Staat verpflichtet, für das Anlagekapital bis zum Maximalbetrage von 10,000,000 Thaler den weiter erforderlichen Zuschuß bis auf Höhe von drei und einem halben Prozent zu gewähren. Der

Der Staat garantirt demnach für ein Anlagekapital bis zum Maximalbetrage von 10,000,000 Thaler unbedingt einen Zinsengenuß von drei und einem halben Prozent und stellt die zu dieser Zinszahlung erforderlichen Gelder zu den Fälligkeitsterminen dem Direktorium der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft auf dessen Antrag bei der Königlichen Regierungs-Hauptkasse zu Stettin zur Disposition.

§. 10.

Der vier Prozent des Anlagekapitals übersteigende Reinertrag des neuen Unternehmens wird dergestalt vertheilt, daß zunächst durch denselben die Gesellschaft entschädigt wird:

1) für die Zuschüsse, die sie zur Deckung der Betriebskosten,

2) für die Zuschüsse, die sie zur Verzinsung des Anlagekapitals mit einem halben Prozent etwa geleistet haben sollte.

Der dann noch vorhandene Ueberschuß oder Falls derartige Entschädigungen an die Gesellschaft nicht zu leisten sein sollten, der ganze Ueberschuß über vier Prozent wird derart vertheilt, daß derselbe

a) bis auf Höhe eines halben Prozents des Anlagekapitals zur Amortisation der verausgabten Prioritäts-Obligationen verwendet,

b) bis auf Höhe eines folgenden halben Prozents der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft vorweg überlassen wird.

Sollte sich alsdann noch ein Ueberschuß ergeben, so werden aus demselben zunächst die vom Staate geleisteten Zinszuschüsse erstattet, der verbleibende Rest wird zu $\frac{1}{2}$ der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft und zu $\frac{1}{2}$ der Staatskasse überwiesen.

§. 11.

Nach vollendeter Amortisation des Anlagekapitals des neuen Unternehmens soll der ganze Reinertrag desselben zu $\frac{1}{2}$ der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft und zu $\frac{1}{2}$ der Staatskasse zufallen.

§. 12.

Zur Amortisation des Anlagekapitals für die Cöslin-Danziger Bahnstrecke werden jährlich verwendet:

a) der Reinertrag über vier Prozent des Anlagekapitals bis zur Höhe eines halben Prozents desselben, soweit nicht nach den Bestimmungen des §. 10. Entschädigungen an die Gesellschaft zu leisten sein sollten,

b) die Zinsen der amortisirten Prioritäts-Obligationen.

So lange und in den Jahren, in welchen das Unternehmen einen Reinertrag über vier Prozent des Anlagekapitals nicht gewährt, kann die Amortisation der Prioritäts-Obligationen ausgesetzt bleiben.

 §. 13.

§. 13.

Sollte die Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft es in ihrem Interesse finden, die Verwaltung und den Betrieb der Cöslin-Danziger Bahnstrecke aufzugeben, so soll der Staat verpflichtet sein, die Verwaltung und den Betrieb nach Ablauf des fünften vollen Kalenderjahres nach Eröffnung des Betriebes zu jeder Zeit nach einer sechs Monate vorher dem Königlichen Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten zu machenden Anzeige zu übernehmen. Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten ist in diesem Falle jedoch berechtigt, gleichzeitig die Ueberlassung der Verwaltung und des Betriebes der Stargard-Cösliner Bahnstrecke und der Zweigbahn nach Colberg zu verlangen, sowie ihm auch das Recht zusteht, die Verwaltung und den Betrieb der Cöslin-Danziger Bahnstrecke in Anspruch zu nehmen, wenn die Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft auf Grund des §. 13. des Vertrages vom 28. Februar 1856., betreffend die Erbauung und den Betrieb der Stargard-Cöslin-Colberger Bahnstrecke, dem Staate den Betrieb der Stargard-Cösliner Bahnstrecke und der Zweigbahn nach Colberg überträgt.

Durch die Uebernahme der Bahnverwaltung Seitens des Staates wird die Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft jedoch von der im §. 9. dieses Vertrages übernommenen Verpflichtung des Zinszuschusses nicht entbunden, wogegen sie in diesem Falle einen Zuschuß zu den Betriebskosten nicht zu leisten hat.

§. 14.

Sollte fünf Jahre hintereinander ein Zuschuß oder nach Verlauf der ersten drei Kalenderjahre nach Eröffnung des Betriebes in einem Jahre der gesammte Zuschuß von drei und einem halben Prozent zu den Zinsen der Prioritäts-Obligationen aus der Staatskasse geleistet werden müssen, so ist das Königliche Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten berechtigt, die Verwaltung und den Betrieb der Cöslin-Danziger Bahnstrecke nach vorgängiger sechsmonatlicher Kündigung zu übernehmen und in diesem Falle gleichzeitig die Ueberlassung der Verwaltung und des Betriebes der Stargard-Cösliner Bahnstrecke nebst der Zweigbahn nach Colberg zu beanspruchen.

Die im §. 14. des Vertrages vom 28. Februar 1856., betreffend die Erbauung und den Betrieb der Stargard-Cöslin-Colberger Bahnstrecke, der Königlichen Staatsregierung eingeräumte Berechtigung:

> die Verwaltung und den Betrieb der Stargard-Cösliner Bahnstrecke und der Zweigbahn nach Colberg zu übernehmen, dafern fünf Jahre hintereinander ein Zuschuß oder nach Verlauf der ersten drei Betriebsjahre in einem Jahre der gesammte Zuschuß von drei und einem halben Prozent zu den Zinsen der Prioritäts-Obligationen aus der Staatskasse zu leisten sein sollte,

wird dahin modifizirt, resp. erweitert, daß

1) die hier angegebenen Fristen erst von der Eröffnung des Betriebes auf der Cöslin-Danziger Bahnstrecke ab lauten, und daß

2) bei

2) bei Uebernahme der Verwaltung und des Betriebes der Stargard-Cöslin-Colberger Bahnstrecke auch die gleichzeitige Betriebsüberlassung der Cöslin-Danziger Bahnstrecke Seitens der Königlichen Staatsregierung beansprucht werden kann.

Dagegen soll die Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft die Rückgewähr der Verwaltung und des Betriebes einer der beiden mehrgedachten Bahnstrecken überhaupt nicht, beide zusammen aber nur dann und zwar nach vorgängiger sechsmonatlicher Ankündigung zu beanspruchen berechtigt sein, wenn drei Jahre hintereinander ein Zinszuschuß für beide Bahnstrecken Stargard-Cöslin-Colberg und Cöslin-Danzig aus der Staatskasse nicht weiter erforderlich gewesen ist; dabei versteht es sich von selbst, daß die Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft auch während der Staats-Administration der bezeichneten Bahnstrecken den Zinszuschuß von einem halben Prozent (§. 9. dieses Vertrages) fortzuzahlen hat, wogegen sie, wie im §. 13. dieses Vertrages bestimmt ist, einen Zuschuß zu den Betriebskosten nicht zu leisten hat.

§. 15.

Die Bestimmungen der Allerhöchsten Konzessions- und Bestätigungs-Urkunden vom 12. Oktober 1840. und 29. Januar 1847., sowie die damit Allerhöchst bestätigten Statuten der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft, namentlich alle hiernach und nach dem Gesetze vom 3. November 1838. dem Staate zustehende Rechte und Befugnisse, finden auf das Unternehmen des Baues und des Betriebes der Cöslin-Danziger Bahnstrecke Anwendung. — Auch sind die Bestimmungen der Statuten für die Verwaltung des neuen Unternehmens maaßgebend. Insbesondere werden auch die Bau- und Betriebsrechnungen von dem Verwaltungsrathe der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft geprüft und endgültig dechargirt. Dem Staate soll jedoch das Recht zustehen, dieselben prüfen zu lassen.

§. 16.

So lange das neue Unternehmen nicht mehr als vier Prozent des Anlagekapitals abwirft, soll die Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft nicht angehalten werden können, täglich mehr als zwei Züge in jeder Richtung der Bahn abzulassen; im Uebrigen bleibt die Genehmigung und resp. Abänderung des Fahrplans, ingleichen die Genehmigung des Bahngeld- und Frachttarifs für die Cöslin-Danziger Bahnstrecke dem Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten mit der Beschränkung vorbehalten, daß die Gesellschaft nicht verpflichtet werden darf, einen niedrigeren Tarif, als den für die Hauptbahn Berlin-Stettin jeweilig bestehenden auf der Cöslin-Danziger Bahnstrecke in Anwendung zu bringen.

§. 17.

Zur Vereinfachung der Betriebsrechnung wird festgesetzt, daß die Cöslin-Danziger Bahnstrecke an sämmtlichen Betriebsausgaben der von der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft verwalteten Bahnstrecken in folgender Weise partizipirt:

a) an den Kosten für die allgemeine Verwaltung nach Verhältniß der Bahnlänge,

b) an

b) an den Kosten für die Bahnverwaltung nach Maaßgabe der wirklichen Ausgaben und des Etats für den Reservebaufonds,

c) an den Kosten für die Transportverwaltung nach Verhältniß der durchlaufenen Lokomotiv- und Wagen-Achsmeilen und nach dem Etat für den Reservebaufonds, und zwar:

1) an den Kosten für Unterhaltung der Lokomotiven nach Verhältniß der von den Lokomotiven jeder Strecke überhaupt zurückgelegten Lokomotiv-Achsmeilen,

2) an den Kosten für Unterhaltung der Wagen nach Verhältniß der von den Wagen jeder Strecke überhaupt zurückgelegten Wagen-Achsmeilen,

3) an den übrigen Transport-Verwaltungskosten nach Verhältniß der zusammenzurechnenden, auf jeder Bahnstrecke durchlaufenen Lokomotiv-Achsmeilen und Wagen-Achsmeilen,

d) an den Beiträgen zum Reservefonds nach Maaßgabe der Bestimmungen des §. 24. der Statuten der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft.

Zur Ansammlung eines Bestandes für künftige Ausgaben des Reservebaufonds ist die Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft nur insoweit verpflichtet, als die Einnahmen der Cöslin-Stolp-Danziger Eisenbahn die Mittel dazu gewähren.

Zu c. wird außerdem festgesetzt, daß eine Benutzung der Lokomotiven und Wagen der Cöslin-Danziger Bahnstrecke auf anderen Strecken und fremden Bahnen nur gegen Entrichtung einer Lokomotiv- resp. Wagenmiethe erfolgen soll, und daß die Erneuerungskosten der Betriebsmittel für jede Bahnstrecke zu deren Lasten getrennt verrechnet werden.

Stettin, den 21. November 1866.

(L. S.)

Heise, Geheimer Regierungsrath. Koch, Geheimer Baurath.

Direktorium der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft.

Fretzdorff. Zenke. Stein.
Kutscher. Ekhaus. Metzenthin.
Rahm. Marchand.

Redigirt im Büreau des Staats-Ministeriums.

Berlin, gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei
(R. v. Decker).